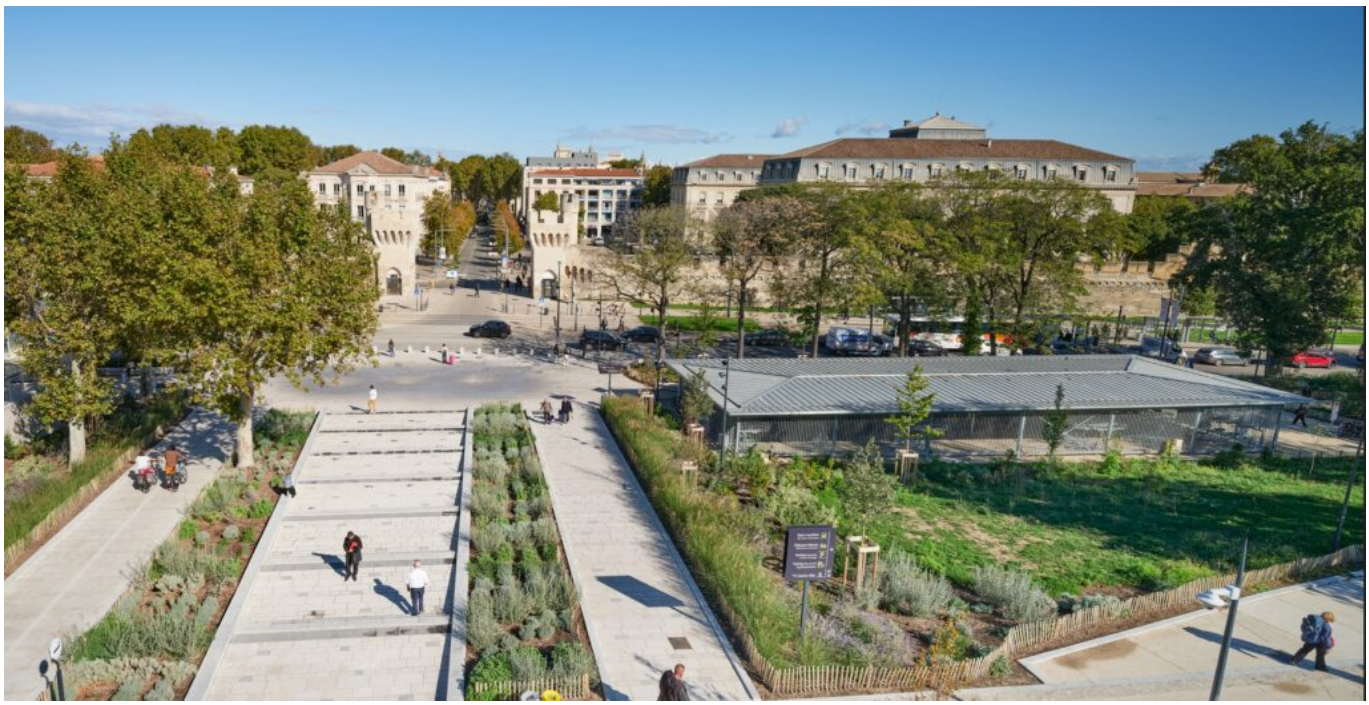
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

La gare centre d'Avignon désignée plus belle gare 2026



La 16e édition du Grands Prix des Régions vient de dévoiler son palmarès 2026. La Région Sud y a été triplement récompensée avec notamment le prix de la plus belle gare décernée à celle d'Avignon-centre.

La gare-centre d'Avignon vient d'obtenir le 'Prix de la plus belle gare' lors de la 16 édition du Grands Prix des Régions organisé ce 19 mai à Paris par le magazine Ville, Rail & Transports.
Cette distinction a été attribué, en présence de Philippe Tabarot, ministre des Transports, à la Région Sud « pour la renaissance de la gare d'Avignon-centre, transformée en un véritable pôle d'échanges multimodal favorisant l'intermodalité, les mobilités douces et l'accessibilité au cœur de la ville », expliquent les organisateurs.

Avec le nouveau parvis de la gare-centre, Avignon met en scène son entrée de ville

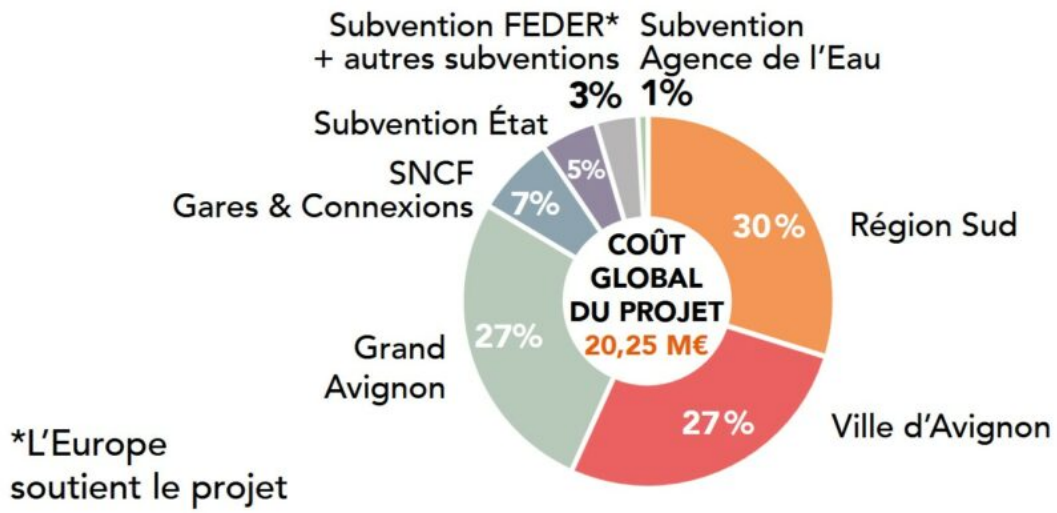
Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

La résurrection de la principale entrée de ville

Inaugurés en décembre 2024, les travaux de réaménagement de la gare historique de la cité des papes ont permis de requalifier complètement l'une des principales entrées de la cité des papes en privilégiant les espaces verts et les mobilités douces.

Auparavant, il aura fallu 5 ans d'études et 2 ans et demie de travaux pour un montant de 20,25M€ pour mener à bien se projet financé à hauteur de plus de 70% par les collectivités locales (voir graphique ci-dessous).



Le détail de la répartition du financement des travaux de réaménagement du parvis de la gare-centre d'Avignon. Crédit :DR

Implantée à quelques pas du centre-ville depuis 1849, la gare centre de style néo-classique n'avait plus fait l'objet d'aménagements majeurs depuis les années 1980.

« Cette gare est devenue un nœud d'échanges où chaque voyageur peut choisir rapidement la solution de déplacement la plus adaptée puisqu'elle concentre tous les modes de transports en un même lieu pour favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux : gare ferroviaire, gare routière pour les lignes routières interurbaines, points d'arrêts du tramway, arrêts des bus urbains », précise Ville, Rail & Transports dans le dossier de présentation des candidatures.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Crédit : Google earth

35% d'espaces verts contre 6% auparavant

« Située sur la ligne ferroviaire Marseille-Lyon-Paris, la gare d'Avignon-centre accueille chaque jour près de 7 400 voyageurs et 120 trains (TER et TGV de la ligne Paris-Miramas), poursuivent les organisateurs de l'évenement. Elle a bénéficié d'importants travaux qui ont permis de transformer son parvis et le quartier dans son ensemble, pour créer un véritable pôle d'échanges multimodal. Le réaménagement du parvis a été réalisé en supprimant totalement le parking réaménagé en un nouvel espace de vie végétalisé sur une superficie de 13 000 m², entièrement consacrée aux mobilités actives. Ce projet a été l'occasion de créer de nouveaux espaces verts (35% d'espaces verts contre 6% auparavant), de remettre en valeur le patrimoine architectural et paysager avec la création d'un emmarchement central depuis le boulevard Saint- Roch jusqu'au bâtiment voyageurs. Une rampe d'accessibilité a été posée pour les personnes à mobilité réduite et un brumisateur installé sur une placette. Le bâtiment voyageurs a également été retravaillé pour offrir aux voyageurs des espaces de circulation et d'attente ainsi que des services et des commerces adaptés. »

On l'aura compris, cette aménagement a été imaginé dans sa globalité afin de proposer la plus belle entrée possible sur Avignon même si l'avenir du restaurant de la CCI situé sur le parvis pourrait l'altérer en partie suite à sa mise en redressement judiciaire.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



De gauche à droite : Jean-Aimé Mougenot, directeur TER délégué de SNCF Voyageurs, et Philippe Tabarot, ministre des Transports, remettent le prix des régions à Renaud Muselier, président de la Région Sud, et Jean-Pierre Serrus, vice-président Transports de la Région Sud.
Crédit : Guillaume Ruoppolo

Le SERM d'Avignon mis à l'honneur également

Outre le prix de la plus belle gare, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur aussi reçu ceux de la notoriété et le Grand Prix. Le Prix de la notoriété récompense la réouverture de la Ligne des Merveilles entre Nice, Breil et Tende, ligne emblématique de la vallée de la Roya remise en service après d'importants travaux de modernisation pris en charge à 70% par la Région. Cette réouverture s'est notamment accompagnée d'une augmentation significative de l'offre de trains sur la ligne.

Enfin, la Région Sud a aussi reçu un Grand Prix pour l'ensemble de sa politique des transports. Une récompense qui salue notamment l'ouverture à la concurrence des lignes du secteur azuréen et de la ligne inter métropoles, le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, les investissements en faveur de la décarbonation des mobilités (avec notamment l'expérimentation de la ligne de covoiturage régionale 'Zou ! Covoit' et la transition énergétique des autocars 'Zou !') ainsi que l'amélioration continue du service rendu aux usagers, avec notamment la mise en place d'un nouveau système de distribution et d'information voyageurs ou l'amélioration de la régularité des trains.

Ce Grand prix intègre aussi le travail de concertation pour le lancement de quatre Services express

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

régionaux métropolitains (SERM) à Avignon, Aix-Marseille, Toulon et Nice Côte d'Azur.
« Ces distinctions viennent d'abord reconnaître un travail collectif, mené avec l'ensemble de nos partenaires, se félicite la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elles traduisent notre volonté constante d'améliorer concrètement le quotidien des voyageurs et de désenclaver les territoires. »

Laurent Garcia

Mobilité : Un nouvel espoir pour la LEO ?



Comme nous l'avions annoncé le 13 avril dernier, le dossier de la LEO (Liaison Est-Ouest) n'est pas encore définitivement enterré. La réalisation de la seconde tranche de cette infrastructure routière devant permettre le contournement par le Sud de l'agglomération d'Avignon semble faire aujourd'hui l'objet d'un consensus inédit. Suffisant pour accélérer dans la dernière ligne droite de ce projet alors que se profile le terme de la DUP (Déclaration d'utilité publique) dans ce dossier d'intérêt national ?

« Nous avons tenu une réunion sur le dossier de la LEO, a expliqué Olivier Galzi, nouveau maire d'Avignon et nouveau président du Grand Avignon en clôture du conseil communautaire qui s'est déroulé ce mercredi 29 avril à la salle polyvalente de Montfavet. Nous avons réuni un certain nombre des vice-présidents du Grand Avignon mais aussi les représentants de Terre de Provence agglomération,

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

directement concerné par ce projet, ainsi que la vice-présidente du conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la présidente du conseil départemental de Vaucluse et les représentants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Tous sont venus apporter leur soutien à ce dossier. »

> « Faire enfin avancer cette fameuse voie de contournement que notre économie et nos populations, particulièrement à la Rocade, attendent depuis si longtemps. »
>
> *Olivier Galzi, maire d'Avignon et président du Grand Avignon*



De droite à gauche : Paul Mély, vice-président du Grand Avignon délégué aux mobilités et aux infrastructures de transport, Pascale Bories, 1re vice-présidente du Grand Avignon déléguée à l'aménagement du territoire, à l'habitat et aux gens du voyage, Marcel Martel, Maire de Châteaurenard, Olivier Galzi, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon et maire d'Avignon, Dominique Santoni, présidente du Conseil départemental de Vaucluse, Corinne Chabaud, présidente de la Communauté d'agglomération Terre de Provence, Michel Bissière, conseiller régional de la Région Sud (représentant Renaud Muselier, président de la Région Sud),

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

Marie-Pierre Callet, vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône (représentant Martine Vassal, présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône) et Yves Picarda, Maire de Rognonas. Crédit photo: Grand Avignon/ Anthony Beignard

Un pack territorial

Usant d'une métaphore rugbystique, le président du Grand Avignon a insisté sur sa volonté de créer un véritable 'pack' territorial afin de relancer ce dossier aujourd'hui au point mort à quelques mois seulement du terme de la DUP (Déclaration d'utilité publique) de ce projet d'intérêt national.

« Pour qu'un pack gagne, il faut qu'il soit soudé, qu'il pousse dans la même direction. C'est exactement ce qui vient de se passer. Nous sommes désormais tous soudés pour essayer de faire enfin avancer cette fameuse voie de contournement que notre économie et nos populations, particulièrement à la Rocade, attendent depuis si longtemps. »

Un consensus qui va se traduire dans un premier temps par l'envoi d'un courrier au ministre des transports, au premier ministre ainsi qu'au président de la république. Dans cette lettre, l'ensemble des partenaires affirmera son soutien à la réalisation de la tranche 2 de la LEO puisque jusqu'alors, la principale réserve émise par le ministre des transports lorsqu'il avait refermé le dossier c'est qu'il attendait que les responsables locaux se mettent d'accord.

Identifier rapidement le maître d'ouvrage

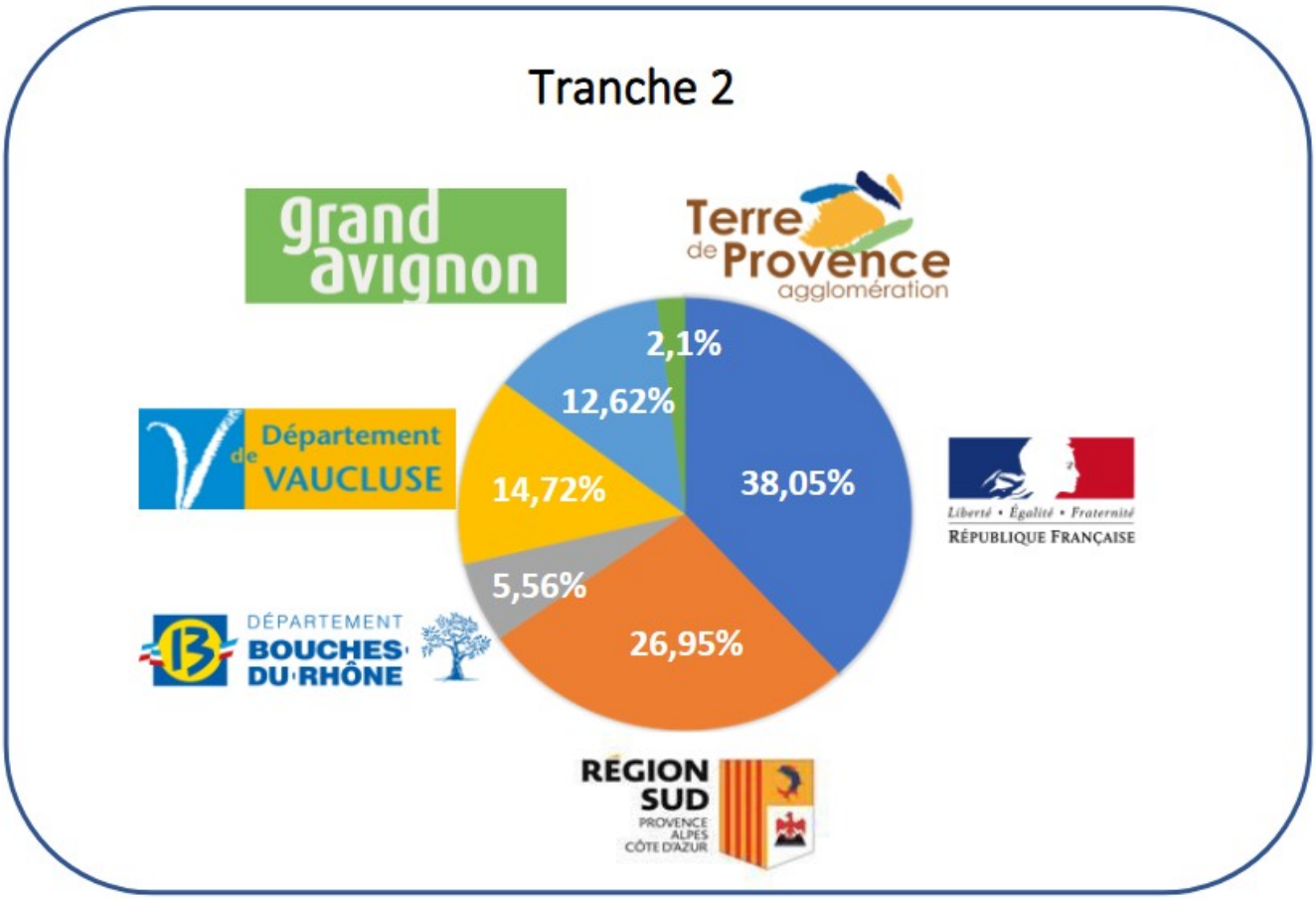
Cette nouvelle unanimité a ainsi déjà débouché sur l'annonce de plusieurs priorités : « la nécessité de conduire la tranche 2 dans sa globalité, sans phasage, afin d'en garantir la cohérence et l'efficacité » ainsi que « l'identification rapide d'un maître d'ouvrage en capacité de piloter le projet et d'en assurer le préfinancement. »

Côté environnement l'ensemble des partenaires réclament également « une réalisation pragmatique, mieux intégrée sur les plans environnemental et paysager » ainsi qu'un « engagement collectif à accompagner les exigences environnementales, notamment en matière de mesures compensatoires ».

« Maintenant, nous sommes d'accord. C'est une excellente nouvelle pour notre territoire », se félicite Olivier Galzi qui après avoir rouvert le dossier entend dorénavant se consacrer à retrouver les financements. Signe positif ? Une partie des budgets consacrés à ce projet sont encore fléchés dans certaines collectivités comme c'est notamment le cas pour le Département de Vaucluse dont l'enveloppe est toujours prévues à hauteur de 14,72% du coût de la tranche 2 (voir répartition du financement ci-dessous).

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Une LEO, mais quelle LEO ?

Alors que Thierry Suquet, le préfet de Vaucluse avait évoqué l'arrêt « du dossier suite aux désaccords constatés entre les élus sur ce sujet » (ndlr : l'ancienne maire d'Avignon et l'ancien président du Grand Avignon s'étaient opposés à la poursuite du projet en l'état), il a précisé lors d'une rencontre avec la presse il y a quelques jours : « Les crédits ont été renvoyés et nous étions en train de travailler sur ce qu'on appelle le dossier de clôture puisque c'est l'État qui assure la maîtrise de l'ouvrage. Mais on ne peut pas fermer un dossier comme cela, il y a notamment la mise en œuvre des travaux compensatoires. En particulier, le sujet des arasements de la Durance qui sont des travaux complémentaires à la LEO. »

Pour rappel, cette opération a permis de draguer 270 000m3 de limons et 20 000m3 de graviers sur une zone de 9 470m2 s'étendant entre les communes d'Avignon, Barbentane, Rognonas et Aramon entre le pont de la tranche 1 de la LEO et le seuil de la CNR (Compagnie nationale du Rhône). Ces travaux restent à continuer sur la partie amont de la LEO, dans le secteur de la tranche 2, même si cette partie de l'infrastructure ne devait pas être réalisée.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

« Manifestement, la donne politique a changé. »

Thierry Suquet, préfet de Vaucluse

LEO : la réunion de la dernière chance ?

« Manifestement, la donne politique a changé depuis qu'Olivier Galzi a rencontré Philippe Tabarot, le ministre des transports, constate le préfet de Vaucluse. Ensemble, ils ont reposé le sujet donc je suppose qu'on va le rouvrir. »
« Il y a deux ans le projet qui a été présenté aux collectivités et aux financeurs a été rejeté parce qu'il était trop cher, recontextualise le préfet de Vaucluse. Personne ne sait comment financer un projet qui est au double du budget fixé au démarrage. L'année dernière, l'État propose une ébauche de projet remplissant 90% des fonctionnalités de la LEO en revenant dans les objectifs budgétaire et en suivant le tracé juridiquement possible dans le cadre de la DUP (Déclaration d'utilité publique) de la tranche 2. Là, une partie des élus s'opposent à la poursuite des études et le préfet de la région dit 'qu'il ne fera rien contre les élus'. On commence donc à fermer le dossier et l'argent qui était disponible depuis de nombreuses années commence à être affecté sur d'autres projets. »

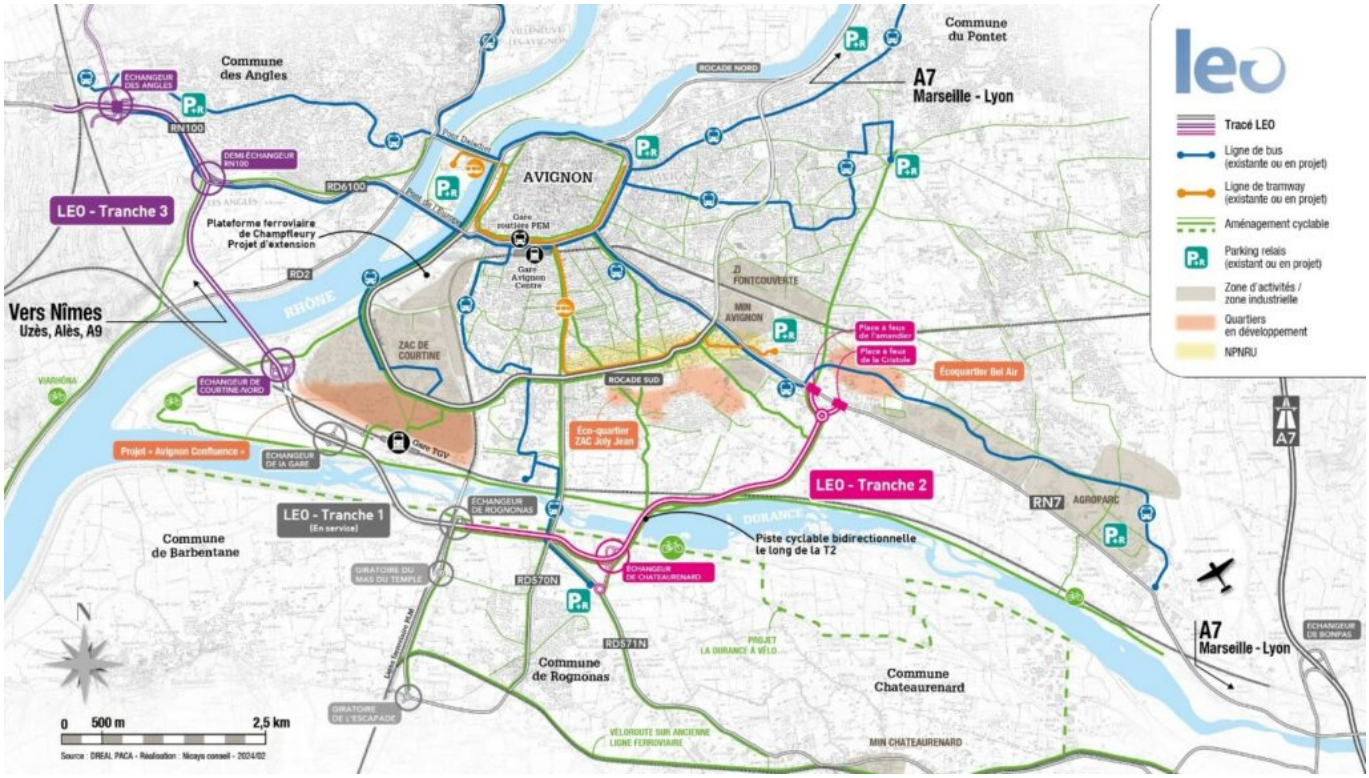
« La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos »

Thierry Suquet, préfet de Vaucluse

La mobilisation des élus et financeurs concernés par le projet semble avoir rebattu les cartes en remettant le dossier en haut de la pile. « La logique voudrait donc de rouvrir le dossier à l'endroit où on l'avait clos », estime le préfet de Vaucluse qui rappelle « que l'ébauche de projet qui avait été faite par les services d'État nécessite un minimum d'un an d'études pour savoir si cette solution est viable ».
Mais préalablement, il s'agira de savoir si le projet est susceptible de satisfaire tout le monde. S'il est financé par tous. Si les solutions techniques sont validées par tous.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



En rose à droite, le tracé de la tranche 2. A gauche, en violet, le tracé de la tranche 3. Crédit Dreal Paca

200M€ pour une tranche 2 en version 'light'

En effet, le projet de l'État pour rester dans les clous budgétaires prévoit de passer d'un infrastructure initialement prévue en 2×2 voies de type autoroute à une tranche 2 de la LEO en 2×1 voies. Il n'y aurait plus d'ouvrages surélevés, comme des ponts enjambant des ronds-points, et il faut s'attendre à ce que la voie comporte des feux tricolores.

Par ailleurs techniquement, les acquisitions de maisons et de foncier sur le tracé peuvent être considéré juridiquement comme le début du chantier. La DUP ne serait alors pas remise en cause. « Mais si on abandonne le trajet tel qu'il a été déterminé juridiquement, tout tombe, rappelle le Préfet. On arrête le projet précédent et on repart avec une nouvelle enquête d'utilité publique et une nouvelle définition. »

Et Thierry Suquet de résumer la situation : « il y a un projet de type autoroutier qui vaut deux fois le prix fixé à l'époque et il y a un projet alternatif de contournement qui revient au prix d'objectif tout en assumant en grande partie les fonctions de contournement et de voies alternatives à la traversée d'Avignon. S'il y a un consensus et que tout le monde est d'accord, il doit être possible de regarder si le projet peut aboutir en réalisant des études complémentaires. Mais ce n'est pas gagné. »

A ce jour, le coût de cette version 'light' de la tranche 2 de la LEO est estimé à minimum 170M€, et plus probablement 200M€. Pour autant, le financement de cette infrastructure majeur pour la bassin de vie d'Avignon ne semble pas être le principal obstacle à sa réalisation.

« Le projet était prêt à démarrer. Les conventions étaient signées, l'argent était réservé par les

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

collectivités locales et cela n'a pas empêché que le projet reste bloqué, constate le préfet de Vaucluse. S'il y a un consensus politique et financier. S'il y a un projet qui émerge sur lequel tout le monde est partant, je pense qu'il sera alors possible d'aller chercher les financements dans le prochain contrat de plan. »
Un très prochain comité de pilotage entre les services de l'Etat, maître d'ouvrage, et les acteurs locaux concernés par le dossier devrait très certainement permettre d'en connaitre davantage sur un éventuel calendrier.

LEO : le Conseil d'orientation des infrastructures à la rescousse du 3e pont d'Avignon sur le Rhône

Quid de la 3e tranche 3 ?
Ne manquera plus alors qu'à se pencher sur le berceau de la 3e tranche de la LEO, celle franchissant le Rhône. Ce barreau entre Courtine et Les Angles qui constitue la clef de voûte indispensable de ce contournement sur d'Avignon devant rallier l'A7 à l'A9. Mais là encore ce n'est pas gagner car il faudra une sacrée baguette magique pour réussir à mettre autour de la table deux financeurs aux abonnés absents jusqu'à présents : le Conseil régional d'Occitanie et la Conseil départemental du Gard.
Cela ne sera une mince affaire car même si on avait cru un instant l'été dernier que la boussole régionale de Carole Delga avait retrouvé le Gard rhodanien* la présidente d'Occitanie a finalement confirmé le 17 avril dernier à nos confrères de La Provence qu'elle ne soutiendrait pas financièrement le projet.

L.G.

**Présente l'an dernier aux cérémonies du 14 juillet à Villeneuve-lès-Avignon, Carole Delga avait déclaré à nos confrères de la presse quotidienne régionale l'interrogeant sur la LEO : « J'y suis complètement favorable. Mais la question de son financement est liée à la participation de l'Etat (…). La France a besoin d'investir dans des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes. C'est primordial pour la compétitivité économique des entreprises ».*

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



SERM, raccordement A7-A9… : Il n’y a pas que la LEO

Outre la LEO, le préfet de Vaucluse a rappelé qu’il y avait d’autres projets majeurs concernant les problématiques de mobilité pour le bassin de vie d’Avignon et le Vaucluse.

« Il faut maintenir la même pression sur le SERM (Services express régionaux métropolitains), conseille le préfet de Vaucluse. C’est un enjeu extrêmement fort si le projet est retenu car il peut s’avérer particulièrement complémentaire dans une logique de cadencement des transports en commun autour de l’étoile ferroviaire d’Avignon. Se pose toutefois là encore la question de le financer. »

Même intérêt à propos du raccordement entre les autoroutes A7 et A9 au niveau de l’échangeur d’Orange. « S’il n’y a rien de nouveau, c’est tout de même un dossier qui est dans le viseur et dans les objectifs, confesse Thierry Suquet. Ce qu’il ne faut pas c’est que le fait de se remettre à travailler sur LEO empêche l’avancée de l’ensemble de ces projets-là. »

Services express régionaux métropolitains : Avignon dans le bon wagon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

Avec le nouveau parvis de la gare-centre, Avignon met en scène son entrée de ville



Après 5 ans d'études et 2 ans et demie de travaux le nouveau parvis de la gare-centre d'Avignon vient d'être inauguré. Un chantier de 20,25M€, financé à plus de 70% par les collectivités locales, qui requalifie complètement l'une des principales entrées de la cité des papes en privilégiant les espaces verts et les mobilités douces.

L'enjeu était de taille pour la gare-centre d'Avignon : une vieille dame de style néo-classique inaugurée en 1849 et dont les derniers aménagements importants remontaient aux années 1980. Une époque où l'on faisait la part belle à l'automobile et à son stationnement 'dévoreur' d'espace.
« Le parvis de la gare ne proposait pas forcément une qualité d'accueil, que ce soit pour les usagers de la SNCF ou de la gare, explique Cécile Helle, maire d'Avignon. Il ne rendait pas, non plus, la pleine mesure de l'une des entrées principales sur la ville d'Avignon, en face des remparts vers le cours Jean-Jaurès puis la rue de la République. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Les derniers grands travaux d'aménagement de la gare-centre remontaient aux années 1980. L'essentiel du parvis, qui s'étend sur près de 13 000m2, était occupé par des espaces de stationnement pour les voitures. Crédit DR- AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

35% d'espaces verts contre 6% auparavant

« J'ai été très vite convaincue qu'il fallait repousser les espaces de stationnement tout en favorisant la végétalisation du site. Il fallait remettre de la nature en ville », poursuit la maire de la cité des papes qui s'est 'battue' pour qu'un maximum d'arbres existants soient préservés dans le cadre de ce réaménagement. En tout, 46 arbres sur 52 vont ainsi être conservés dans ce nouvel espace où près de 150 arbres et arbustes ont également été plantés. « C'est le projet qui s'est adapté au parc arboré du site et non l'inverse », insiste Cécile Helle. Une réinterprétation de l'entrée de ville qui permet au site de totaliser 35% d'espaces verts désormais contre 6% avant le chantier ainsi que des fontaines et des jeux d'eau.

Pour toujours en savoir plus, lisez **www.echodumardi.com**, le seul média économique 100% Vaucluse habilité à publier les annonces légales, les appels d'offres et les ventes aux enchères !

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



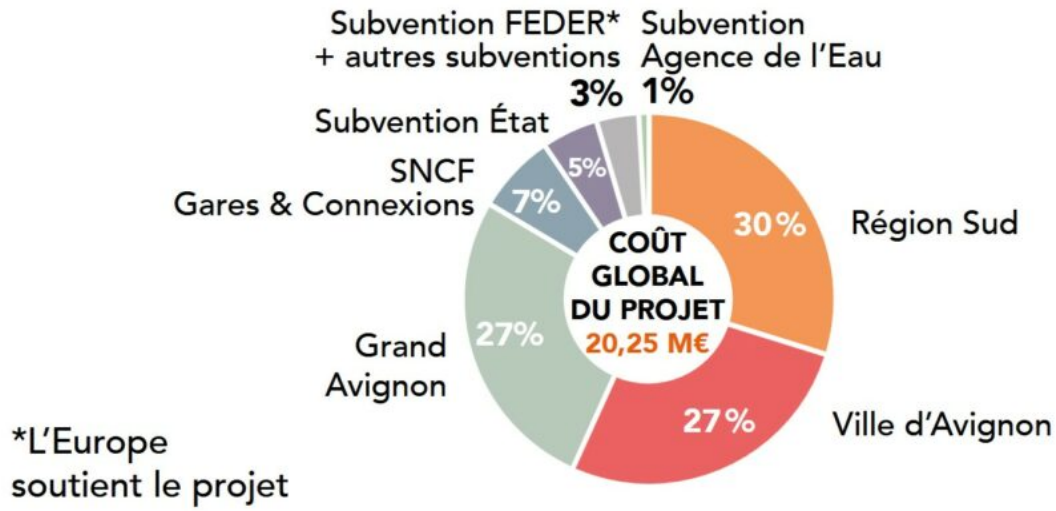
Exit les places de stationnement, les travaux ont permis de porter la surface des espaces verts à 35%, contre 6% auparavant. Le tout en préservant 46 des 52 arbres existants. Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

7 400 voyageurs et 120 trains par jour

Mais avant d'être un 'parvis-jardin' de près 13 000m2, cette espace requalifié pour un montant de 20,25M€ (financé par la Ville d'Avignon, le Grand Avignon, la Région Sud, la SNCF Gares & Connexions, l'Etat, le Feder et autres subventions ainsi que par l'Agence de l'eau : voir détail ci-dessous) est un avant tout un PEM : un Pôle d'échanges multimodal accueillant chaque jour près de 7 400 voyageurs et 120 trains.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Le détail de la répartition du financement des travaux de réaménagement du parvis de la gare-centre d'Avignon. DR

Une gare notamment desservie par 4 lignes 'TER Zou !'de la Région Sud ainsi que des TER des régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes. Les TGV Inoui de la ligne Paris-Miramas y marquent un arrêt.
Hors train, la gare est aussi connectée au réseau de transport en commun Orizo du Grand Avignon par le tramway et plusieurs lignes de bus. Située à proximité immédiate, la gare routière vient enfin compléter cette offre avec une desserte régionale et interrégionale par autocar.

> « Avec ces nouveaux aménagements, nous offrons aux usagers des transports en commun des conditions de déplacements facilitées et une qualité urbaine renouvelée. »
>
> *Joël Guin, président du Grand Avignon*

« Le Grand Avignon rayonne sur une aire urbaine de plus de 500 000 habitants et accueille sur son propre territoire plus de 30 000 entreprises et 90 000 emplois, rappelle Joël Guin, président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon. Au sein de ce territoire en fort développement, les besoins en déplacements s'accroissent et se complexifient. L'une des clés, dans l'efficacité des transports en commun, réside dans l'intermodalité et la facilité que peuvent avoir les usagers de passer d'un mode de déplacements à un autre. L'intermodalité, c'est précisément ce que le Grand Avignon apporte à cette nouvelle gare centre et qui va contribuer à assurer son succès, avec la gare routière à proximité, le tramway, les Vélopop, le bus… Avec ces nouveaux aménagements, nous offrons aux usagers des transports en commun des conditions de déplacements facilitées et une qualité urbaine renouvelée. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Les élus lors de l'inauguration. Crédit : Claude Almodovar

« Il était important que nous nous mettions tous d'accord sur l'ambition que nous souhaitions donner à ce projet, confirme la maire d'Avignon. Notamment par l'ambition de connexion des différents modes de transport en repositionnant le train au cœur du dispositif. Car notre conviction, c'est que le train est une solution alternative au transport du quotidien pour les habitants d'Avignon, mais bien au-delà, pour les habitants du bassin de vie. »

> « Ce sont les élus locaux qui décident des stratégies, des priorités, des orientations, des moyens à mettre en œuvre. »
>
> *Bénédicte Martin, vice-présidente du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur*

Les gares : des quartiers plébiscités ?
Dans son 9e baromètre du centre-ville et des commerces dévoilé en avril dernier, le réseau Centre-ville en mouvement constate que 43% des habitants des villes de 50 000 à 100 000 habitants (comme c'est le cas à Avignon) sont favorables à une réhabilitation des quartiers de gare. Dans le même temps, ils considèrent à 49% qu'il fait partie du centre-ville. Des quartiers de gare investis avant tout par des jeunes (moins de 35 ans) et des CSP+.

« Cette inauguration c'est aussi la démonstration que nos territoires avancent, constate la vauclusienne Bénédicte Martin, vice-présidente du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur. Et ils avancent car il y a des élus locaux qui décident. »
« Ce sont les élus locaux qui décident des stratégies, des priorités, des orientations, des moyens à mettre en œuvre, martèle-t-elle. Et ici, ces élus savent travailler ensemble. »
« Comme quoi, il peut y avoir de la dépense publique utile, même quand elle est portée par des collectivités territoriales », remarque Cécile Helle en faisant référence à la défiance de plus en plus

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

grande de l'Etat envers les collectivités locales.

Le Transport : une des premières compétences de la Région
Alors que la compétence 'Transport' est l'une des plus importantes de la Région Sud avec les Lycées, Bénédicte Martin rappelle que malgré le contexte actuel, la Région va continuer « à augmenter partout l'offre de transport : +32% entre 2022 et 2025 et +16% pour l'année 2025 ».
« Étoffer les services ferroviaires, poursuit l'élue régionale, c'est ce qui a été fait avec Avignon via Marseille et Avignon-Marseille via Cavaillon. Soit 13 trains de plus par jour en 2025 pour proposer au total 74 TER quotidien entre Avignon et Marseille. C'est aussi Avignon-Carpentras, avec 8 trains supplémentaires par jour et une expérimentation en 2024 qui a été menée pour augmenter l'amplitude horaire des navettes pendant toute la durée du Festival d'Avignon. »



Grand Avignon : en avant toute sur la mobilité
L'inauguration du parvis de la gare-centre d'Avignon a permis à Joël Guin, le président du Grand Avignon de rappeler les prochains projets de l'agglomération en termes de mobilité.
« Nous allons pouvoir engager désormais une seconde phase dans le développement de grands projets stratégiques, actuellement à l'étude. » Nouvelles lignes Chron'hop en site propre, prolongement du tramway, nouveaux parkings relais, création d'un Réseau Express Vélo afin que les habitants puissent se

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

déplacer rapidement à vélo sur des axes en site propre entre les communes du Grand Avignon…
« Les projets sont lancés, dans tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture », confirme le président de l'agglomération qui rappelle aussi que le « renouvellement du parc de bus de notre réseau Orizo, entamé depuis 3 ans maintenant, mobilise de très lourds investissements du Grand Avignon. »
L'agglo, qui poursuit aussi sa politique en faveur de l'électrique, l'hybride ou bien encore l'hydrogène, a également renouvelé son offre de vélos électriques en libre-service Vélopop et a aménagé 42 kilomètres de voies cyclables dans les différentes communes de l'agglomération.
« Les tarifs de notre réseau de bus sont parmi les plus bas de France, conclut Joël Guin. Cette année, il a transporté – avec le tram – près de 15 millions de voyageurs. C'est un record, avec une augmentation de près de 40% en 3 ans. »
Crédit photo : Grand Avignon/Orizo

Avignon croit en son étoile (ferroviaire)
Alors que des travaux d'aménagement de l'aile Est de la gare sont encore en cours et qu'une dernière tranche de travaux d'embellissement sur le parvis haut de la liaison piétonne qui permet de rejoindre la gare routière ainsi que le parking et le dépose minute de la gare reste à conduire en 2025, qu'elle est l'étape suivante ?
« Avec la nouvelle gare multimodale d'Avignon Centre, nous poursuivons la modernisation des transports régionaux et nous préfigurons le futur Service express régional métropolitain (SERM) avignonnais », annonce déjà Renaud Muselier, président de la Région Sud.
En effet, le territoire du bassin de vie d'Avignon figure parmi les 9 nouveaux projets de SERM labellisé l'été dernier par le ministère des Transports. Le seul à ne pas être situé dans une métropole.

Il faut dire qu'après ce réaménagement, qui comprend aussi la requalification de 2 000 m2 d'espace intérieur en rez-de-chaussée (point de vente Zou !, espace presse, nouveaux sanitaires publics, commerces, espaces d'attente…), la gare-centre ambitionne de reprendre pleinement sa place au cœur de l'étoile ferroviaire d'Avignon (ndlr : c'est ainsi que l'on nomme, en raison de sa forme, l'ensemble du réseau ferré qui dessert la cité des papes).
Une étoile ferroviaire qui constitue « le secteur le plus régulier de la région avec, depuis le début de l'année, une régularité supérieure à 92% et seulement 1,2% de suppression », annonce Bénédicte Martin.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Le projet de réaménagement a remis au goût du jour les 2 pavillons qui avaient disparu devant la gare. Un abrite le Quai des saveurs, le nouveau restaurant porté par la CCI de Vaucluse, et la nouvelle boutique Orizo de la maison des mobilités. L'autre accueille un parc de stationnement pour les vélos (voir photo en fin d'article). Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

> « Il faut donner envie de train. »
>
> *Eliane Barbosa, directrice Exécutive des Gares régionales et parisiennes chez SNCF gares & Connexions*

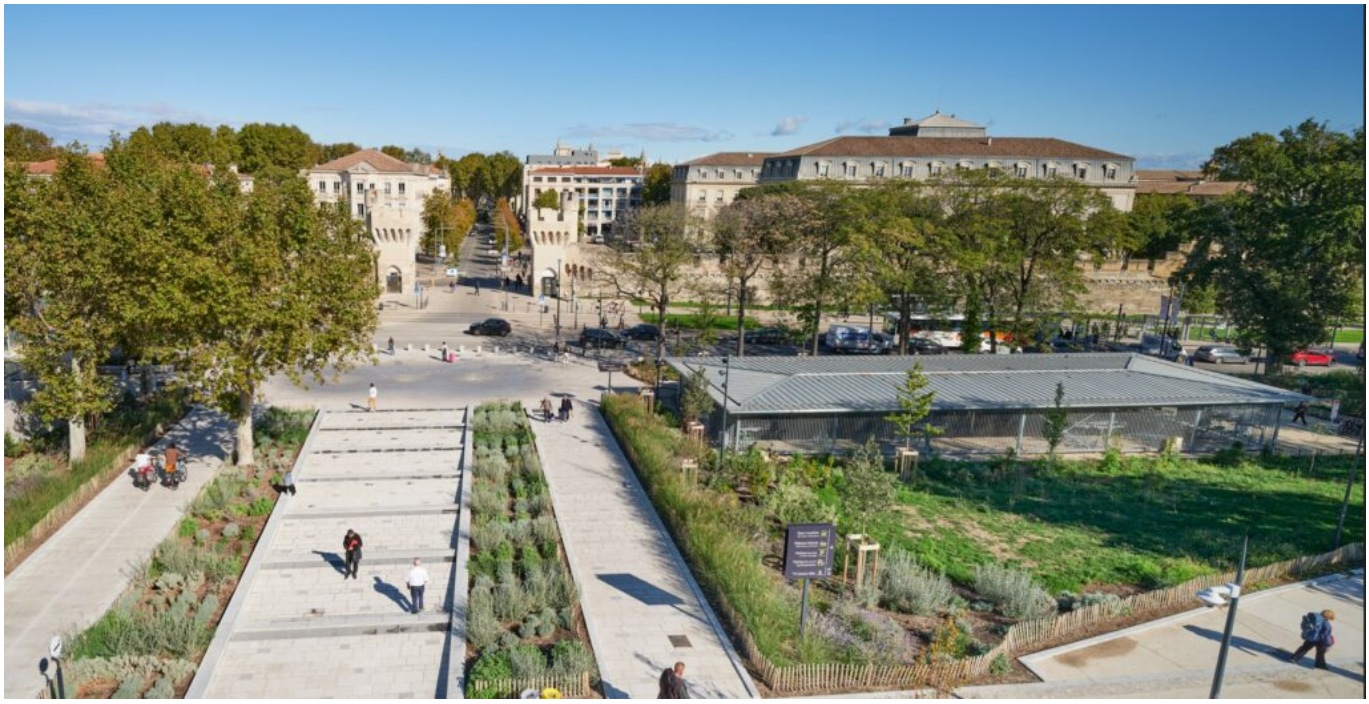
« Ce n'est qu'une étape car il n'y a pas beaucoup d'agglomérations à l'échelle de la France qui disposent d'une telle densité de voies ferrées existantes, annonce déjà Cécile Helle. Nous sommes donc très attachés à voir se développer le Serm car je reste convaincue que lorsque l'on habite les secteurs de Carpentras-Monteux, Bollène-Orange, l'Isle-sur-la-Sorgue/Le Thor mais aussi le Gard rhodanien avec Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, Beaucaire-Tarascon ou bien encore le Nord des Bouches-du-Rhône cette étoile ferroviaire est un vrai atout en terme de mobilité. »
Pour preuve, même la région Occitanie, pourtant peu enclin à investir dans ses confins orientaux, a joué à fond la carte de la mobilité ferroviaire entre le Gard rhodanien et Avignon en rouvrant une ligne TER vers Pont-Saint-Esprit depuis l'été 2022.

Côté Nord Bouches-du-Rhône, la présence remarquée à cette inauguration de Jean-Christophe Daudet, le maire de Barbentane, fervent partisan de la réouverture de la gare de sa commune montre également l'intérêt pour la revitalisation de cette étoile ferroviaire.
« Il faut que le train et les modes de transport alternatif prennent le pas sur l'automobile, insiste

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

Bénédicte Martin. Avec une facilité de cadencement et une densité, ce n'est qu'à cette condition que l'on pourra atteindre ces objectifs. »
« Il faut donner envie de train », résume Eliane Barbosa, directrice Exécutive des Gares régionales et parisiennes chez SNCF gares & Connexions.



Le pavillon abritant les vélos propose un parc de stationnement d'une capacité de 350 places, des consignes pour les casques et une station de gonflage. Il débouche sur une entrée de ville entièrement requalifiée. Crédit : AREP/Visualimmo/SNCF Gares & Connexions

---

Services express régionaux métropolitains : Avignon dans le bon wagon

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026



Le territoire du bassin de vie d'Avignon figure parmi les 9 nouveaux projets de Services express régionaux métropolitains (SERM) que vient de labelliser le ministère des Transports.
Ce dispositif, porté tout particulièrement par la Région Sud, le Grand Avignon et la ville d'Avignon, visent le renforcement des épines dorsales ferroviaires avec une fréquence de type RER et la recherche d'une meilleure complémentarité avec les réseaux de bus urbains, d'autocars interurbains et l'offre de mobilité douce (piste cyclable, co-voiturage, autopartage).
Pour Avignon, ce SERM concerne huit intercommunalités de l'ensemble de son 'étoile' ferroviaire qui s'étend jusqu'à Carpentras, Orange, Arles et Pont-Saint-Esprit.
Une zone comprenant 715 000 habitants dont 90% se situent à moins 15 minutes d'une des 26 gares de ce bassin de vie. Le potentiel est particulièrement important pour le territoire puisqu'à ce jour seulement 6% des déplacements sur cette zone sont réalisés en transports en commun.
Cette labellisation n'est qu'une première étape qui doit se poursuivre par l'obtention du statut définitif par arrêté. Cette décision sera prise sur la base d'un dossier approfondi, qui précisera les objectifs, la feuille de route, le financement et la gouvernance des projets. Le calendrier des actions à venir s''étendra donc jusqu'en 2040 via plusieurs phases dont la prochaine devrait prendre la forme d'une période d'études dont le coût est estimé à 7M€.

> « Il s'agit d'un pas de plus pour apporter des réponses concrètes aux attentes des habitants de la Région qui souhaitent plus de trains. »

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

Renaud Muselier, président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Vers une tarification unique et une ouverture à la concurrence ?

Dans la Région Sud, les territoires d'Aix-Marseille-Provence, Toulon et Nice-Côte d'Azur figurent également dans cette 2e vague de labellisation.

« Le Ministre a été sensible au caractère très particulier de nos 4 projets, dans le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes et qui sont tous reliés entre eux par des trains et des bus régionaux rapides et cadencés : un véritable réseau express qui nous permet de desservir nos 4 SERM et qui n'existe nulle part ailleurs, se félicite Renaud Muselier, président du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit d'un pas de plus, complémentaire à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et aux effets de l'ouverture à la concurrence de nos TER, pour apporter des réponses concrètes aux attentes des habitants de la Région qui souhaitent plus de trains, plus de bus et une tarification unique. »

Ces neuf projets viennent s'ajouter aux quinze issus de la première vague de labellisations intervenue la semaine dernière. D'autres projets de SERM sont par ailleurs actuellement à l'étude.

Environ 800M€ vont être mobilisés par l'État pour soutenir ces projets, au travers du plan de relance et par le biais des contrats de plan État-Régions 2023-2027 (CPER).

« Ce travail de préfiguration des projets de SERM doit permettre de faire émerger une vision et des objectifs communs aux acteurs locaux, répondant aux besoins de mobilité quotidienne des habitants, autour d'une gouvernance claire », explique le ministère des Transports.

Les Petites Affiches de Vaucluse depuis 1839

Ecrit par le 19 novembre 2026

